SEÑORA SECRETARIA.- Está abierto el acto.

(Es la hora 18 y 10 minutos.)

-De acuerdo con lo que establece el artículo 151 del Reglamento de la Cámara de Senadores, corresponde designar Presidente Ad Hoc.

SEÑOR AGAZZI.- Propongo al señor Senador Guarino como Presidente.

SEÑORA SECRETARIA.- Se va a votar la propuesta del señor Senador Agazzi.

(Se vota:)

-3 en 3. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Guarino.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 18 y 11 minutos.)

-La Comisión de Medio Ambiente de la Cámara de Senadores tiene mucho gusto en recibir a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas integrada por el señor Ministro, Enrique Pintado; el Director Nacional de Vialidad, ingeniero Luis Lazo; el Director Nacional de Hidrografía, ingeniero Jorge Camaño, y el Coordinador de Gabinete, Andrés Copelmayer.

Tal como se les informó, hace un tiempo atrás, esta Comisión recibió a una delegación de la Unión de Vecinos de La Paloma Grande, quienes plantearon los inconvenientes que según ellos tiene la operativa que se está programando en el Puerto de La Paloma y por esa razón fueron convocados.

SEÑOR MINISTRO.- Antes que nada quiero señalar que es un gusto rencontrarme con los señores Senadores.

Por otro lado, espero que podamos ser eficientes en el uso del tiempo, pero si no fuera así, informo que debo retirarme a la hora 18:50. De todas maneras, el Prosecretario, ingeniero Pablo Genta, está en camino y además, están presentes los protagonistas del acontecimiento de la puesta en marcha del Puerto de La Paloma. Me acompañan el Coordinador de Gabinete, señor Andrés Copelmayer, quien tuvo y todavía tiene un papel decisivo, no solo en la discusión con los empresarios involucrados, sino también con la comunidad local; el ingeniero Luis Lazo, quien tiene que ver con todas las obras que hemos hecho allí en cumplimiento de los acuerdos que suscribimos con la Intendencia de Rocha y con el Ministerio de Turismo, y el ingeniero Jorge Camaño, Director Nacional de Hidrografía, quien también está muy relacionado con la puesta a punto de una terminal portuaria cuya actividad estaba prácticamente abandonada desde hace mucho tiempo.

Respecto a los antecedentes, en el período pasado, el Gobierno presidido por el doctor Tabaré Vázquez -en aquella época el señor Víctor Rossi era Ministro de Transporte y Obras Públicas- decidió con muy buen tino iniciar una serie de obras muy costosas, entre ellas, un espigón de cierre en el Puerto de La Paloma -obra que tuvo un costo no inferior a los US$ 7:500.000- para relanzar la actividad en este puerto.

Continuamos las obras rehabilitando un muelle -tenemos la idea de ampliarlo- y fue así que la empresa UPM solicitó poder usar ese puerto, que es comercial, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al que en el período del ex Ministro Rossi le habíamos hecho, para ser justos, las marinas náuticas; el muelle deportivo que era de madera se hizo de hormigón para las embarcaciones

deportivas, aprovechando la actividad turística. Se nos propone, entonces, por parte de tres emprendimientos privados, la creación de un consorcio que trasladaría madera de la zona Este del país hacia Fray Bentos, por vía acuática. Esto representa para nosotros el cumplimiento de algunos objetivos estratégicos que nos hemos planteado. Para ir hacia ese Uruguay logístico que acordamos con los partidos políticos, los sindicatos y los empresarios, fue necesario desarrollar una cantidad de obras de infraestructura, así como cumplir con el objetivo del quinquenio que es asegurar una adecuada conectividad entre las unidades de producción de bienes y servicios y las terminales de entrada y salida de esa producción. Dentro de los objetivos específicos tenemos como punto prioritario la ampliación de la oferta portuaria y la mejora de los accesos hacia esos puertos; en segundo lugar, el desarrollo del ferrocarril; en tercer término, la priorización de las rutas del grano, la madera y el turismo; y en cuarto lugar, como consecuencia de ello, la seguridad vial. Por todas estas razones, entendemos que el desarrollo del puerto de La Paloma cumple con todos estos objetivos a cabalidad e incluso incorpora otros, como es el desarrollo de la marina de cabotaje, planteados por el Presidente de la República.

La ampliación de la oferta portuaria también obedece a una decisión estratégica del Ministerio apuntando a un sistema nacional de puertos -con la forma de una ele recostada contra la Argentina- donde estamos desarrollando la actividad portuaria en Paysandú, Salto -encararemos Fray Bentos, incluso algunos espejos de agua intermedios que no son terminales portuarias pero que están determinadas como zonas de alije- Nueva Palmira, Montevideo y Puntas de Sayago. Sin embargo, con Brasil no tenemos mucha conexión portuaria. Amén de la decisión estratégica del puerto de aguas profundas, que es una decisión a mediano y largo plazo, entendemos que el desarrollo del puerto de La Paloma es vital como puerto comercial.

Ahora bien, también aprendimos las lecciones del pasado, porque el puerto de La Paloma se desarrolló casi exclusivamente por la pesca. Caída la pesca cayó el puerto. Y nosotros no queremos repetir la experiencia, por lo tanto, tomamos una decisión estratégica: hacer del puerto de La Paloma un puerto multipropósito. Para que la madera -que es la mercancía predominante de la zona- no ocupara todos los espacios limitados que tenemos, definimos un tope máximo de 250.000 toneladas anuales. Es una limitación que nos impusimos para favorecer el desarrollo del puerto multipropósito.

Estamos realizando el trámite para entregar a la Administración Nacional de Puertos el muelle siguiente al que estamos reparando y para que se hagan nuevas reparaciones; asimismo, para que se instale, por parte de la ANP, la pesca de altura y algunos servicios portuarios a las embarcaciones que circulan en la zona buscando petróleo como, por ejemplo, servicios de mantenimiento de embarcaciones o reparaciones. Simultáneamente, a través de la Intendencia de Rocha hemos dado un espacio a la Universidad de la República para que se realicen los estudios oceanográficos. Esta semana comienzan los cursos.

Estamos trabajando para que los pescadores artesanales tengan instalaciones de la misma calidad y envergadura que las de Punta del Este. El proceso no fue fácil y desde el comienzo nosotros comprendimos que no iba a ser fácil. Quiero aclarar que en todo momento tuvimos la colaboración de la Intendencia de Rocha y de los señores Representantes Aníbal Pereyra y José Carlos Cardoso que están de acuerdo con el desarrollo portuario que estamos llevando adelante en esta zona.

Comprendimos que había inquietud no solamente en la zona sino en la Junta Departamental. Por ese motivo fuimos a una sesión plenaria de la Junta Departamental a explicar el plan que tenemos para la zona. Creo que dejamos satisfechos a los Ediles porque todas las objeciones que se plantearon fueron levantadas. La principal fue que iba a ser un puerto maderero y explicamos que no queremos cometer los errores del pasado, es decir, hacer depender un puerto de una sola actividad, porque si cae la actividad cae el puerto y eso no es justo para la población.

La segunda cuestión fue que debíamos preservar la actividad turística y, en tal sentido, en los acuerdos que firmamos con las empresas se propuso que los camiones ingresaran con maderas en el período que va desde diciembre a febrero. De modo tal que la temporada estival no se viera afectada. En realidad, tuvimos reuniones con distintas organizaciones de la sociedad, como son la Cámara de Turismo, algunas corporaciones que se ocupan del turismo, la Liga de Fomento de La Paloma y también la Unión de Vecinos. Con estos últimos, tuvimos un fuerte debate y, debemos decir, que con ellos mantenemos posiciones irreconciliables, porque uno de los delegados de esa organización nos

dijo que no quería madera en el Uruguay. El problema es que eso no lo podemos resolver, ya que la madera está en el Uruguay y nosotros queremos sacarla. De todos modos, entendimos que a la gente se le mintió tanto y durante tantos años que era natural que tuviera una desconfianza muy grande. Fue así que creamos la Comisión de Seguimiento del Desarrollo del Puerto de La Paloma, integrada por el Ministerio de Turismo y Deporte, la Intendencia de Rocha y nosotros, así como una Comisión Asesora de esa Comisión integrada por las fuerzas vivas de La Paloma. Esta Comisión estuvo funcionando -me acompañan hoy tres de sus integrantes- y con la Intendencia de Rocha y con la comunidad nos comprometimos a hacer una serie de obras -que no teníamos necesidad de hacer- en aras de atender a una actividad turística que se siente "amenazada", y como se trata de un intangible, es difícil demostrar ciertos hechos. Quiero destacar que la Ruta 15, que es la principal ruta de entrada, por donde deberían ir los camiones que siempre utilizan las rutas nacionales, también es utilizada desde el punto de vista turístico y, por esa razón, repito, accedimos a realizar un conjunto de obras que fuimos cumpliendo una a una y de las que después daremos más detalles. La desconfianza aún persiste, aunque queda reducida a un espacio mínimo, más allá de que, a nuestro juicio, los hechos van demostrando que nuestra palabra empeñada no fue un discurso de los tantos que se hicieron durante años a la gente, que tiene todo el derecho de sentir que no vamos a cumplir, aunque cuando cumplimos también esperamos un reconocimiento. También recibimos de parte del Alcalde una propuesta para desarrollar una actividad pesquera con la que comprometimos nuestro apoyo y la reserva de un espacio en el Puerto para que una vez obtenidas las aprobaciones y financiaciones correspondientes se pueda desarrollar allí. Quiere decir que también en ese punto estamos reafirmando en los hechos la idea de que queremos un puerto multipropósito. Asimismo, tuvimos que hacer un camino de acceso lateral a la vía que quedó mejor que la propia ruta para que los camiones ingresaran por allí, además de señalizaciones, rotondas y un desvío de tránsito pesado por el Camino del Arbolito, que es uno de los planteos de la Intendencia de Rocha que cumplimos a cabalidad. Es cierto que algunas obras se fueron demorando, aunque la empresa que trabaja en materia de rutas actuó con la rapidez que le impusimos; también tuvimos algunas dificultades con el dragado; lamentablemente, algunas inspecciones oculares determinaron que había hidrocarburos, extremo que luego no se corroboró con los análisis concretos e, incluso, los estudios ambientales no ofrecieron ningún reparo. Pero eso detuvo el trabajo, ya que hubo intervenciones de la Dinama que nos impidieron hacer el dragado, que eran las otras obras que había que complementar. Durante 6 meses estuvimos con idas y venidas para dragar, con el costo que implica tener un barco detenido acopiando madera. Asimismo, tuvimos problemas con el sector privado, porque los problemas no están solo en el sector público, ya que los actores que tenían previsto formar un consorcio, utilizando la disposición legal que nosotros tenemos para adelantar obras por tarifas por obras, no lo hicieron y tampoco nos dieron los US$ 1:500.000 que tenían que darnos para que continuáramos las obras. Por esa razón, ahora en la Rendición de Cuentas estamos solicitando al Parlamento la autorización para que lo que recaudemos por tarifas se vuelque en obras de infraestructura en el Puerto de La Paloma.

Para no aburrir más a los señores Senadores, para finalizar voy a decir que nosotros cumplimos un objetivo estratégico que se trazó el Gobierno y que fue expresado en una síntesis en el Puerto de La Paloma. En segundo lugar, ese objetivo estratégico -estamos convencidos de que el progreso se hace con la gente y no a pesar de la gente- nos obligaba a aprender lecciones del pasado, no solo haciendo depender un puerto de varias actividades sino de una. En realidad, también aprendimos de la experiencia de Nueva Palmira, donde se hizo un puerto y nadie pensó en cómo se accedía a él. Debido a eso, hoy la gente de Nueva Palmira vive el progreso como un pesar y no como una satisfacción para el Uruguay.

En Nueva Palmira, por suerte, estamos encarando incluso soluciones logísticas que antes no existían y que permitieron, en la zafra, que el peso de los camiones convergiendo hacia el puerto, se mitigara.

La Paloma es estratégico también por nuestro recostado hacia Brasil. No olvidemos que hemos firmado -el señor Senador Conde conoce mejor que yo el tema- los acuerdos sobre el desarrollo de la Hidrovía Uruguay-Brasil. Hay acontecimientos importantes que están ocurriendo en materia deportiva y que demandan mucho cemento, por lo que hay que acercar al Brasil el cemento que produce el Uruguay de la manera más rápida posible. Ya hemos estado en Cerro Largo y en Treinta y Tres para analizar cómo desarrollamos distintas terminales portuarias, porque también las cosas van hacia ese lado. Lo mismo podemos decir de las obras de acceso al Puente Yaguarón. De manera que hay toda una tendencia productiva que se recuesta hacia Brasil y es importante que el Uruguay esté conectado.

Pero el cabotaje interno es vital, porque 5.000 toneladas de madera semanales que van por agua desde La Paloma hasta Fray Bentos son unos cuantos camiones. Si calculamos 45 toneladas por camión, estamos evitando que una cantidad importante de camiones circulen por las rutas y así cumplimos indirectamente el cuarto objetivo, que es el de la seguridad vial.

En segundo lugar, como decíamos, no queremos que el progreso sea a pesar de la gente. Por eso iniciamos una etapa de diálogo larga, que nos retrasó un poco, pero lo consideramos una inversión, porque redujimos al mínimo las oposiciones. Por supuesto que la gente tiene el derecho de estar mirándonos con lupa para ver qué hacemos y para que no nos desviemos del camino; esto no nos parece mal. Pero ahora nos queda solamente resolver algún problema que tenemos con el barco, que va a ser sustituido, seguramente, por otro, para que este primer embarque ocurra.

También, como corolario, le hemos hecho obras a la gente como compensación o como parte del desarrollo portuario. Por ejemplo, se hizo una ciclovía, que es muy disfrutable por los vecinos. Además, evitamos que el transporte pesado pase frente a unidades escolares, porque tenemos la oreja grande para escuchar a la gente. Lo que no podemos resolver es el problema que se genera cuando se nos plantea la posición extrema de que no se quiere madera en el Uruguay. Esa demanda no la podemos satisfacer.

Paralelamente, también en el Congreso de Cruceros, junto con el ingeniero Camaño -él en más oportunidades que yo- estamos ofreciendo La Paloma como un destino, aunque sea para cruceros temáticos. En el caso de los yates, es difícil que lleguen a La Paloma -lo quiero decir con mucha franqueza- porque el que tiene una embarcación deportiva por lo general quiere que el agua sea tranquila para poder estar con los amigos, beber, comer algo, y no surcar mares tempestuosos. A ninguna persona que anda en yate le gusta un océano tan complejo como el nuestro. Se necesita otro tipo de embarcaciones, como los cruceros, que no sientan el vaivén de esas aguas. Por eso es que las amarras en plena temporada se ocupan en un 50% en La Paloma.

Y estamos viendo otras alternativas que fomenten el turismo a través de inversiones inmobiliarias.

En definitiva, creo que hemos reducido al mínimo las discrepancias con la Unión de Vecinos -está claro que no las vamos a resolver todas- y, como siempre decimos, hay un tiempo para la discusión y hay un momento para la decisión y la acción. Todos esos tiempos fueron agotados y llegó un momento en que tomamos la decisión, porque no se puede dejar a todos conformes. Pero creemos que, tanto en La Paloma como en Rocha, la mayoría -dos tercios de las personas consultadas, según las encuestas- está de acuerdo con que se desarrolle el Puerto de La Paloma.

SEÑOR CAMAÑO.- Es para mí un honor ser recibido por la Comisión de Medio Ambiente del Senado.

Voy a complementar lo que dijo el señor Ministro en lo que hace a la estrategia de por qué hacemos estas obras, luego daré respuesta a algunas de las inquietudes planteadas por la comisión de vecinos, realizaré un pequeño informe sobre la situación del Puerto y finalmente los invitaré a visitarlo.

Como dijera el señor Ministro, hay razones importantes de economía de transporte y ecológicas que nos llevan a tratar de fomentar nuevamente en el país el desarrollo de la marina mercante nacional y del transporte de cabotaje que necesariamente debe ser realizado con embarcaciones de bandera y tripulación nacionales. Para el transporte de madera se utilizarán alrededor de 50 barcos por año; cada barco transportará 4.000 toneladas, lo que implica 200 camiones menos sobre la ruta que van cargados y vuelven vacíos. Imagínense ustedes lo que produce desde el punto de vista de la huella de carbono, las emisiones de 200 camiones, etcétera contra un único motor de otras dimensiones y de un único barco.

Recuerdo que cuando se votó la realización de la barcaza por el astillero de la marina para la obra de Montes del Plata ellos dijeron que lo que se consume en combustible para transportar una tonelada es el 1% de lo que se necesita por carretera, no solo porque son 200 camiones contra un barco sino, además, porque la resistencia del transporte es absolutamente inferior. Quiere decir que hay razones de economía de transporte y de ecología que nos llevan a tratar de que haya nuevamente

en el país una marina mercante nacional y un transporte de cabotaje, además de la generación de mano de obra. Como dijo el señor Ministro, por ese lado apuntamos, a través de la construcción del espigón de cierre -sin este no podríamos seguir pensando en esto, porque era un cuarto que funcionaba con una especie de raqueta que recogía el sedimento de la playa de La Aguada- a seguir adelante con la reconstrucción de los 60 primeros metros del muelle 2 que es el que ahora tenemos reforzado.

Por la discusión y negociación con la gente local, por el hecho de privarnos del transporte de madera hacia el puerto en los meses de verano, se tuvo que generar un espacio de acopio, para juntar en el puerto lo que será la madera que se transportará durante los meses de verano. Esto nos llevó a construir un acopio de aproximadamente una hectárea y media, protegido por un talud que se verá como una pared de césped que, de alguna manera, mitiga el impacto visual de ver la madera. Esta es la explicación de por qué hicimos algunas de las obras.

Me voy a adelantar a la última pregunta. Actualmente hemos terminado las tareas de dragado, y la parte operativa del puerto que nos interesa tiene seis metros de profundidad. Los barcos que vengan hacia el Puerto de La Paloma tendrán seis metros de calado tanto contra el muelle como en el canal de ingreso, y seguiremos dragando; es decir que no vamos a retirarnos de allí.

Quiero aclarar que, como dijo el señor Ministro, nosotros no estamos pensando solamente en la madera, ya que vamos a desarrollar la parte de pesca de altura porque la pesca artesanal ya existe y para esta haremos una mejora importante.

Estuve en Melo conversando con productores de arroz a quienes les dije que hay un puerto de muy buenas condiciones que permitirá que un barco de hasta 100 metros de eslora lleve arroz hacia Brasil sin ningún problema. Estos son los casos en los que la oferta de infraestructura puede generar una demanda, que es algo que no se puede hacer al no estar y no contarse con él, ya que no se hacen los cálculos de rentabilidad, pero ahora se podrá probar esa nueva facilidad. Yo les dije: “Vayan a verlo. Hay un Puerto con 100 metros de muelle de muy buena calidad y hay un acopio que puede ser usado para madera y para cualquier otro producto”. Quiere decir que estamos impulsando a que otro tipo de actividad comercial se desarrolle. Nosotros no hacemos esta obra para los próximos dos o tres meses; la hacemos para los próximos veinte años. Hay una madurez de las inversiones que lleva su tiempo para que se instalen.

En este momento somos optimistas en el sentido de que efectivamente todo este tema comience con ventajas para el país y sin interferencias con la actividad turística, que es lo que nos interesa. En ningún momento se nos pasó por la cabeza complicar la actividad turística. Aludiendo a alguna de las expresiones de los vecinos, realmente, no vemos de qué manera un barco que entra y sale una vez por semana con madera puede generar contaminación en las playas. No hay ningún motivo racional atrás de eso que pueda justificar tal tipo de preocupación, y el tiempo demostrará que eso es efectivamente así.

En lo que hace a las tareas que se llevaron a cabo y, en particular, los conflictos de tipo ambiental, en setiembre u octubre del año pasado unos vecinos denunciaron que la draga que estaba realizando un refulado hacia el lado exterior de la escollera -como lo hicimos toda la vida- dentro del recinto portuario, pero en lo que es la continuidad de la playa de La Aguada, estaba contaminando. Aclaro que lo hicimos ahí porque la propia Dinama nos había pedido que devolviéramos la arena que estaba adentro del puerto, que vino de la playa, al circuito de la playa de La Aguada. En el momento en que se hace el dragado se produce una turbulencia muy grande, por lo que la arena sale mezclada con finos. Por tanto, es agua con un material oscuro, pero cuando la propia agua lava eso, se lleva los finos y queda una arena blanca perfecta como la que se puede ver ahora. Hubo una inspección visual de la Dinama y dicen que encontraron unos plastrones de asfalto, pero nosotros siempre supimos -esto va por mi cuenta- que no debería ser así. La draga, en su cabezal, tiene un cuchillo que corta y rompe todo lo que va metiendo para adentro. A su vez, hay una reja a través de la cual pasa el agua para que no pasen piedras que podrían romper la bomba, y luego es enviada por un tubo de varios centenares de metros hasta la punta donde se vuelca. Entonces, era evidente que no podía haber plastrones de nada. Lo cierto es que los trámites nos llevaron casi seis meses; tuvimos que hacer estudios en un damero que presentamos ante la Dinama, que lo aprobó, así como análisis granulométricos que permiten ver dónde hay más arena y dónde un poco más de finos, análisis de minerales pesados que

dieron que había cero traza o no considerable como contaminación -como sucede en todas nuestras tierras- y análisis de hidrocarburos. Ni siquiera dio que hubiera hidrocarburos cerca del muelle, a pesar de que es un lugar en el que se trabajó tantos años con pesca industrial.

Ante ese resultado, acordamos con la Dinama un protocolo de dragado bastante sofisticado según el cual cada vez que vamos a sacar hacemos una muestra y la guardamos, a su vez, vamos avanzando por capas y la parte que tenía más finos la depositamos aguas adentro en una zona que se nos indicó. Es decir que comenzamos de vuelta y ahora finalmente terminamos de tener el puerto y el muelle con la profundidad comercial que nos interesaba, que es de seis metros.

Como dice el señor Ministro, tengo buenas noticias, pero me he quemado con leche varias veces. Hay una muy buena probabilidad de que la semana que viene pueda salir un primer embarco con el barco que está ahí. Por razones de clasificación tiene que entrar a varadero por unos días, pero luego empezaría el transporte regular. Esperemos que así sea. Si no es ese barco va a ser otro, porque está el puerto, está la madera y está la necesidad.

También me interesa destacar lo siguiente. Muchas veces se dice que van a sacar 250.000 toneladas pero hay 1:500.000 para sacar. Debo decir que no es tan así. El señor Ministro planteó en un Consejo de Ministros que se creara una Comisión integrada por varias instituciones, Ministerios e Intendencias de la zona para ver qué alternativas logísticas hay efectivamente para el transporte de madera de esa zona del país. Debo adelantar que la alternativa sigue siendo el camión. ¿Por qué? Si no hubiera restricción probablemente tampoco se sacaría mucho más que esas 250.000 toneladas, ya que no se puede comparar barco con camión. Hay que comparar al camión con camión que va hasta el puerto, donde descarga y carga del barco, y luego camión en la otra punta descarga en el otro puerto de destino y camión hasta la planta. La suma de todos esos costos hace que en no mucho más de un radio de 100 kilómetros de La Paloma sea rentable el envío de madera hacia el puerto de La Paloma. ¿Por qué? Porque una vez que se cargó el camión, si se está a 100 kilómetros del puerto de La Paloma, es mejor seguir derecho hasta Montes del Plata, UPM o Montevideo, ya que mucha madera se chipea aquí.

Por otro lado, la madera que se produce por año dentro del departamento de Rocha -y que está prevista por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca- es del orden de las 300.000 o 350.000 toneladas al año. La que sí tiene más de un millón de toneladas es Lavalleja, pero Lavalleja la transporta a través de la ruta 8, y ojalá algún día a través de los ramales ferroviarios que pasan por esa zona.

Traje en particular, para dejarle a la Comisión, el informe que le hicimos a la Dinama, que responde a buena parte de estas preguntas. Se dice que la draga está trabajando cuando no estaban autorizados. Bueno, no era así. Lo que pasa es que era la draga que se había incendiado en octubre, fue reparada y la única manera de saber si la reparación había quedado bien hecha o no, era probándola. Entonces se probaba e inevitablemente se rompía a las ocho horas, porque iban apareciendo nuevos problemas. Pero lo que la draga estaba trabajando en ese período de prueba, se tiraba adentro del puerto, como digo yo un poco en broma, debajo de la alfombra. Lo estábamos tirando dentro del recinto portuario, es decir, de la escollera hacia adentro, justamente para no incumplir con la disposición de la Dinama. De modo que no salió ni un gramo de sedimento de adentro de las radas del puerto de La Paloma mientras las actividades estuvieron suspendidas por parte de la Dinama. Eso es parte del informe que presento a la Dinama y que voy a dejar en esta Comisión.

El otro tema del que se hablaba era de si no se había hecho estudio de impacto ambiental. Las infraestructuras que estaban en el país no se volvían a discutir; no se volvía a discutir la ubicación ni del puerto de Montevideo ni de la rambla sur ni del muelle de La Paloma. Cuando se recuperan infraestructuras en las mismas dimensiones y en el mismo lugar donde están, no es necesario -el decreto así lo dice- hacer un estudio de impacto ambiental específico, nuevo. Es decir que simplemente si es reparación de infraestructura existente en el mismo lugar y con las mismas dimensiones, que es lo que nosotros le estamos presentando aquí a la Dinama: los planos del muelle y demás, que ellos ya conocían, pero nos interesaba expresarlo en ese sentido.

En cuanto al tema de los dragados, también presentamos en el mismo informe que desde la década del 80 se vienen haciendo dragados regularmente en La Paloma y a las mismas profundidades que estamos hablando ahora. O sea que también es un dragado de mantenimiento que está previsto en el decreto de impacto ambiental, que no precisa estudio específico.

Entendemos que las respuestas están y no voy a insistir en la relación con los distintos estamentos locales, porque ya lo dijo el señor Ministro y Andrés Copelmayer puede abundar al respecto. Solo decimos que en las últimas reuniones de la Comisión de Seguimiento y Desarrollo del puerto de La Paloma, el alcalde de La Paloma -que viene como alterno del Intendente- y sus asesores, reconocieron que 250.000 toneladas, un barco por semana y treinta camiones por día no iban a implicar ninguna interferencia con actividad turística alguna y que, al contrario, empezaban a verlo con cierto cariño.

Termino por aquí y estoy a las órdenes para responder cualquier pregunta.

SEÑOR LAZO.- Cuando se planteó esta solución para el transporte de madera, se trató, en un principio, separar el tránsito pesado, el liviano y el turístico. Ya comenzando en la propia ciudad de Rocha, que tenía una especie de desvío, desde la Ruta 15 antes de llegar a Rocha, hacia la Ruta 9, se proyectó una rotonda, que luego se ejecutó. Así, se facilitó ese cruce y se evitó que el tránsito pesado, de carga, se desplazara por la ciudad de Rocha. Al llegar al kilómetro 213, que es la entrada al camino El Arbolito, se hizo otra rotonda a los efectos de descongestionar ese cruce y volverlo más sencillo. Próxima a la Ruta 10, que es exactamente donde va a estar el puerto de aguas profundas, en El Palenque, se hizo otra rotonda más para evitar los cruces de tránsito. Asimismo se hizo otra rotonda a la entrada de la Pedrera sobre la Ruta 9, que es un pedido de los pobladores de hace mucho tiempo, dada la cantidad de gente que por allí transita durante el verano con el carnaval y demás. Para que los camiones no ingresaran a la Ruta 15 -esencialmente es la ruta turística de llegada a La Paloma, al Parque Andresito y a toda esa urbanización- se hizo un desvío previo en esa Ruta, antes de llegar por la Ruta 9 a la Ruta 15, con su correspondiente rotonda, que era donde cruzaban las vías del tren. Se gestionó la utilización de esa faja ante AFE y se hizo el planteo ante la Dirección Nacional de Medio Ambiente. Por ser una vía de tránsito de propiedad del Estado no hubo expropiación y no se necesitó hacer el estudio de impacto ambiental porque tenía la clasificación A. En el juicio que iniciaron los vecinos, la Jueza determinó la no necesidad de un estudio de impacto ambiental.

El camino que va desde la Ruta 10 hasta la entrada del puerto de La Paloma se hizo en tosca. Los caminos de tosca tienen virtudes, pero también defectos. Las virtudes son el costo del material, la facilidad de reparación si se producen lluvias, corrientes u otros efectos del tránsito que lo perjudican y la no impermeabilización del suelo. El hecho de que se pida que toda la Ciudad de la Costa sea asfaltada genera un problema más a los ya existentes -y hay bastantes por el alto nivel de la napa freática- porque con la impermeabilización se generan más dificultades para la evacuación de las aguas superficiales. Los inconvenientes de los caminos de tosca son el polvo que producen. Los pavimentos granulares existen en Uruguay así como en toda América, y provocan problemas en zonas netamente urbanas; sin embargo, en este caso estamos ante una zona suburbana. De todas formas, en los dos cruces -la población no es muy densa- se ha hecho un riego de aplacamiento de polvo -es lo que, a veces, se realiza en Ciudad de la Costa- lo que hace que el tránsito de vehículos no levante polvo y, además, le da mayor duración a la capa de tosca. Sin embargo, si se producen lluvias importantes es necesario realizar un retocado con motoniveladoras, una compactación y otro riego. Esas dos zonas se mantienen con ese riego para evitar el polvo, mientras que el resto, se encuentra en zonas rurales o suburbanas.

También se pusieron una serie de destellantes a la llegada del cruce con la calle República Argentina -el señor Copelmayer lo tiene muy presente porque estuvo relacionado con las fuerzas vivas- y también se accedió a otra serie de pedidos realizados por las fuerzas vivas que fueron gestionados por el señor Copelmayer.

SEÑOR COPELMAYER.- Buenas noches para todos; es un placer para nosotros estar aquí para poder informar sobre lo hecho en La Paloma.

En mi caso particular, como parte del equipo, lo que quería referir era que el desafío del Ministerio era articular tres conceptos que son muy importantes para el país en lo que tiene que ver con el desarrollo, el cuidado del medio ambiente y el respeto a las identidades locales. Este es un debate relativamente nuevo en el Uruguay, estamos haciendo experiencia y, como decía el señor Ministro, aprendiendo nosotros mismos del contacto con los vecinos.

Fue por eso que junto a Diego García establecimos una comunicación permanente con el núcleo más duro y resistente de los vecinos, que habitualmente estuvo representado por la doctora Pereira -que creo que compareció aquí- y siempre fueron los primeros en enterarse de toda la información disponible, incluso, del protocolo del dragado que se acordó. Además, a pesar de que había habido encontronazos bastante fuertes con el Ministerio, se los invitó a participar en la Comisión de Seguimiento.

Ellos aceptaron y, conjuntamente, hicimos una propuesta en el sentido de que se integraran a una Comisión de Seguimiento de las Obras del Puerto de La Paloma tanto el Director de la Dinama como el Director Nacional de Ordenamiento Territorial porque, como bien se señalaba en la audiencia que mantuvieron los señores Senadores -creo que por parte del señor Senador Agazzi- había aspectos que se planteaban que trascendían a lo estrictamente vinculado con el medio ambiente y que tenían que ver con el ordenamiento territorial. Fue así que se invitó tanto al arquitecto Rucks como al ingeniero agrónomo Chabalgoity a que participaran y fueran miembros plenos de esa Comisión de Seguimiento, lo cual fue bien recibido por los vecinos.

Lo otro que propusimos, ya en la Comisión Interministerial que se creó -a propuesta del Ministro y aprobada por el Presidente y todo el Gabinete- a diferencia de lo que planteaban los vecinos y tratando de interpretar su voluntad, fue la realización de un estudio de impacto socioambiental. La verdad es que en Uruguay hay un solo equipo que ha trabajado en la Laguna de los Patos, financiado por la CAF.

Nosotros teníamos esa posibilidad y, finalmente, el Intendente y el Alcalde optaron por hacer un estudio similar pero con otros profesionales. No obstante, aportamos toda la información disponible tanto de los vecinos como de todos los actores involucrados en el proceso y, al día de hoy, la relación sigue siendo muy fluida. Incluso hoy mismo la abogada me pidió una reunión, sobre todo, por lo que suele suceder en una población que tiene 5.000 habitantes y que hace muchísimo tiempo vive allí: los rumores rápidamente se transforman en verdades. Entonces, como no ven salir al barco hay un montón de especulaciones.

En realidad, quería concretar un encuentro para narrar cuál era la situación, es decir, la que refirió el Ministro respecto a los problemas que existen entre los privados para ponerse de acuerdo en los contratos recíprocos que tienen ellos para el transporte de la carga.

Diría que hemos tomado a La Paloma como una experiencia piloto para lo que puede suceder; espero que esto sirva de experiencia a un nivel mucho mayor con el puerto de aguas profundas, respecto al que todo este debate sobre cómo articular medio ambiente, desarrollo e identidades locales se va a profundizar.

Desde esa perspectiva es que nos mantuvimos siempre abiertos al diálogo, eso sí, sin desviarnos del plan estratégico ni del objetivo que teníamos trazado.

SEÑOR AGAZZI.- Cuando concurrió una delegación de la Unión de Vecinos de La Paloma Grande, nos entregaron un documento que, seguramente, ustedes tendrán en su poder. Las razones que ellos esgrimieron también deben conocerlas más que nosotros, pero queremos repreguntar algunos de estos aspectos para que consten en la versión taquigráfica porque de los Legisladores que integramos esta Comisión, algunos estamos y otros no, y a veces están los suplentes. Entonces, me parece que estas cosas deben quedar bien registradas. Algo que los vecinos dicen es que las autoridades municipales tienen una postura contraria al puerto maderero de La Paloma. Les voy a formular todas las preguntas para que después ustedes las contesten.

Una segunda afirmación que hacen es que no se informó a la ciudadanía. Esa es una demanda muy fuerte porque si en un lugar se hace una intervención importante y no se le informa a la ciudadanía, esto tiene que quedar claro.

El señor Ministro ya lo argumentó, pero ellos plantean que la operativa maderera compite con otros usos y que esto es contrario a los intereses turísticos del balneario. Dijeron nítidamente y está escrito que uno de los motivos planteados en toda la acción de desarrollo es lograr que la gente viva mejor, pero que esto solo genera once nuevos empleos. Como es lógico, lícito y democrático en una sociedad que se escucha, los vecinos dieron su punto de vista sobre muchas cosas, pero en realidad a nosotros no nos compete discutirlas con ellos. De esas otras afirmaciones que hicieron sobre los dieciséis puntos no les voy a preguntar porque son opiniones, pero estos son juicios sobre el trabajo. Dejo planteadas estas preguntas, para permitir que después las contesten.

SEÑOR MINISTRO.- La primera es una coincidencia porque nosotros también estamos en contra del puerto maderero, entendiendo como puerto maderero una terminal que exclusivamente tiene madera. No estamos de acuerdo en que en el puerto de multipropósito prohibamos el transporte de madera; es una cosa distinta. Estamos en un proceso de acciones concretas para que la ANP tenga el muelle siguiente para la pesca en altura; estamos mejorando las condiciones y promoviendo la pesca artesanal; está el puerto deportivo y, además, estamos promoviendo actividades -como las que señalaba Camaño- para que otros actores de la producción la terminal portuaria la puedan utilizar.

Quizá con respecto a la categoría ciudadanía tengamos un concepto diferente. Nosotros fuimos a la Junta Departamental de Rocha a una sesión abierta al público, trasmitida directamente por los medios de comunicación -en particular la televisión- en la que explicamos e incluso presentamos un Power Point sobre el proyecto de puerto multipropósito. Yo no tengo la culpa de que los medios de comunicación pongan la caracterización que quieran, pero estamos demostrando que las cosas son como son. Esa reunión empezó en la mañana y terminó casi seis horas después y fue casi como una interpelación. Los señores Senadores saben que los Ministros no comparecemos frente a las Juntas Departamentales, pero coincidimos en que no íbamos a dejar de ser Ministros -más allá de los reparos constitucionales que habíamos tomado explicándoles que los Ediles no podían interpelar a los Ministros- por evacuar todas las preguntas que nos hicieran los representantes de la ciudadanía local, cosa que fue trasmitida directamente por la televisión. Como si esto fuera poco, inmediatamente de terminada la reunión, junto con el señor Subsecretario Genta nos reunimos con organizaciones como la Liga de Fomento de La Paloma, la Corporación de Turismo, la Unión de Vecinos. Es más, debatimos con ellos acerca de conceptos que se vertieron en las asambleas que habían tenido y hasta hubo algunas burlas sobre el apellido del Presidente porque habíamos filmado las asambleas para estar al tanto de lo que los vecinos nos estaban planteando y de cuáles eran sus demandas. Además, algunas delegaciones de nuestra parte -sé que Camaño y Copelmayer fueron- asistieron a asambleas de vecinos que se hicieron en La Paloma, para explicar nuestra posición; esto se hizo en dos oportunidades más. Pero si tener un contacto con la ciudadanía significa que la única respuesta válida es que hagamos lo que plantean los que están en contra, entonces sí debo decir que no pudimos satisfacer el pronunciamiento de una parte de la ciudadanía que, de acuerdo con las encuestas de opinión, es minoritaria. Por supuesto que estos reclamos son atendibles y escuchables; esto lo hemos hecho siempre y, además, tal como lo ha demostrado Copalmayer, seguimos escuchando porque entendemos que los hechos nos van a dar la razón, en el sentido de que lo que dijimos que vamos a hacer lo estamos haciendo.

Por supuesto que también tomamos los recaudos con respecto a la competencia con el turismo. De todos modos, como bien decía la Ministra de Turismo y Deporte, Barcelona tiene un puerto más grande que el de Montevideo y, sin embargo, es uno de los centros turísticos más grandes del mundo. Nadie deja de ir a las playas de Barcelona porque hay un puerto. Aun así, los uruguayos hicimos esto compatible y estamos prohibiendo que esos 30 camiones diarios ingresen entre diciembre y marzo. Ahora bien, convengamos que lamentablemente la actividad turística de playa cada vez se acorta más; respetamos que la temporada comience en diciembre y termine en febrero pero, en realidad, es una exageración, pues todos sabemos que la temporada fuerte se da en la primera quincena. Es más, hay gente que a los 22 días ya sabe que la temporada prácticamente terminó. Pero como aspiramos a que Uruguay progrese, respetamos eso.

En cuanto a los nuevos empleos, más allá de las informaciones que complementará Camaño en cuanto a los empleos indirectos, entre 0 y 11 empleos, creo que 11 es un porcentaje infinitamente superior. Créannos cuando decimos que éste es un Ministerio que está muy cerca de la gente, porque metemos pata y no hablamos de las rutas sin saber solo leyendo un expediente, sino que las circulamos. Nosotros conocemos a la gente del barrio Parque, que en algún momento en el invierno -incluso el Alcalde ha sido protagonista de eso- ha comido de ollas populares, porque no había recursos ni fuentes de trabajo. Entonces, para esa gente, 11 puestos de trabajo es algo muy importante. Por supuesto que nuestro deseo es crear miles de empleos, pero 11 es mucho más que nada. También hay empleos indirectos que se generan y esa es la otra cuestión a tener en cuenta. Por ejemplo, ¿quién va a proporcionar los servicios a los camiones?, ¿dónde van a almorzar y cenar los camioneros?, ¿dónde van a consumir algunos productos? Está claro que con esto no resolvemos la economía del Uruguay; eso no lo hemos dicho en ningún momento.

Agradezco al Senador Agazzi porque nos permitió dejar estas constancias.

SEÑOR CAMAÑO.- Efectivamente, 11 empleos fijos en el puerto son los que provoca este contrato de transporte; es decir, se trata de un operador de los muchos que esperamos que trabajen en el puerto. A esos 11 empleos hay que sumarle los 20 del barco, que también son nacionales y bien pagos y que hemos pedido que en lo posible sean ocupados por gente de La Paloma. Es decir que solo este trabajo no implica 11 empleos, sino más de 30, sin contar los empleos indirectos. Este sería un contrato, pero el puerto no lo hacemos sólo para eso, sino también para otro montón de actividades que queremos que se desarrollen. Si efectivamente la ANP, a la que le vamos a transferir los muelles, empieza a traer flota de pesca de altura, eso generará empleos de abastecimiento y de servicio a esos barcos. Justamente ayer recibí una visita de unos fuertes empresarios brasileros que trabajan en ese sector y que vinieron a contactarse pensando en el 2015. Entonces, si empezamos a dar servicio a las plataformas de perforación que va a hacer Brasil en el Atlántico Sur -lo más al sur posible- eso también generará empleo. Entonces, no se trata solamente de la creación de 11 empleos. No hacemos el muelle para generar 11 empleos, sino para generar una actividad que luego demandará los empleos que necesite, que van a ser del orden de decenas si la economía efectivamente crece. Ahora, como dijo el señor Ministro, la creación de 11 empleos formales sale mucha plata. Muchas veces, el Estado invierte y tiene que hacer una renuncia fiscal importante para conseguir que alguien se instale y contrate once personas.

En cuanto al comentario de que si se hacía esto, de alguna manera se inhibía la parte turística, quiero decir que no es así. El muelle turístico es otro y fue creado especialmente para eso. Actualmente, una parte del costado está ocupado con embarcaciones de pesca artesanal. Si en lo que queda de este año y en el que viene, hacemos la instalación para la pesca artesanal que está prevista y financiada, esos barcos de pesca artesanal pasan a esa parte nueva y las cuarenta amarras que quedan libres pasan para las embarcaciones turísticas, por lo que va a ver bastante más capacidad para esta actividad. Esta gente quiere que sea solo un muelle turístico y si bien nosotros no queremos eso, se va a destinar toda una parte al sector turístico, con todos los servicios y equipamientos adecuados.

SEÑOR COPELMAYER.- En cuanto a la pregunta del señor Senador Agazzi sobre la postura del Alcalde, no quiero que se soslaye algo que es digno de resaltar. Creo que es muy valioso que alguien que ocupa un puesto de gobierno cambie de actitud y modifique su punto de vista. En un inicio, el Alcalde se oponía a esta iniciativa porque pensó que se trataba estrictamente de un puerto maderero que el Gobierno iba a permitir al servicio de Botnia y fue por esa razón que todos lo pudimos ver por televisión pararse frente a los camiones. Luego, a raíz de su participación en la Comisión de Seguimiento -que se reunió en más de doce oportunidades hasta el momento- de la reunión que mantuvo con la propia UPM y de los informes elaborados por la intersectorial de la madera, se fue convenciendo de que, en realidad, se trataba de otra cosa. Y, tan así es que ahora está organizando un proyecto para crear una planta procesadora de pescado con extrabajadores de la pesca. Le dimos el total apoyo para que lo realice, ofreciéndole uno de los locales que se usaban para hacer la anchoíta en el puerto de La Paloma. Quiero señalar, además, que si este emprendimiento se concreta, generaría 300 puestos de trabajo. Por lo tanto, creemos que es muy loable y habla bien del Alcalde que haya cambiado su postura. Como dijo el señor Ministro, a veces la desconfianza no se vence con palabras sino con realidades.

SEÑOR SANABRIA.- Con respecto a las últimas expresiones del señor Ministro quiero hacer algunas precisiones y una pregunta.

En primer lugar, comparto las afirmaciones realizadas por el señor Lazo sobre las nuevas modalidades de acercamiento al puerto que dieron muy buen resultado este verano. En segundo término, creo que a La Paloma hay que ir en esta época para ver lo desolada que está y lo necesaria que es esta iniciativa, aunque no se comprenda a cabalidad por parte de su población. Personalmente, creo que este es un buen camino y hay que agilizarlo en forma urgente porque evidentemente es en ese balneario donde pega más fuerte la brevedad de la temporada.

Por otra parte, la pregunta refiere a la localización del otro puerto de aguas profundas. Independientemente de que el proceso ya está en marcha, quería saber si está claramente determinado que no va a ser en La Paloma.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto al puerto de aguas profundas, creo que es un tema bien importante que esta Comisión tiene presente y, en todo caso -excepto por alguna información en general- ameritaría una reunión especial, ya que el señor Ministro anunció que debe retirarse.

SEÑOR SANABRIA.- Es solo esa pregunta que puede ser contestada por cualquiera de los invitados.

SEÑOR MINISTRO.- En cuanto a la división de tareas en el Ministerio, el responsable del puerto de aguas profundas, por integrar la Comisión creada por el Poder Ejecutivo y presidida por el economista Buonomo, es el ingeniero Genta. Por lo tanto, creo que es la persona idónea para responder esa pregunta.

SEÑOR GENTA.- Simplemente, quiero informar que -como ha dicho el señor Ministro- el señor Presidente Mujica creó esta Comisión interministerial para estudiar la viabilidad de la instalación de un puerto de aguas profundas, cuyo trabajo continuó a fines de 2011 y que durante el año pasado culminó un proceso de análisis de prefactibilidad para definir la ubicación del mismo. Es así que el Poder Ejecutivo envió al Parlamento un proyecto de ley para que se habilitara la ubicación del puerto de aguas profundas en un área determinada por coordenadas geográficas que implicará unas 3.000 hectáreas, entre las cuales se encuentra la zona costera identificada como el balneario “El Palenque”. En realidad, hay otras áreas que intentaron ser emprendimientos o fraccionamientos turísticos que nunca se concretaron, como es el caso del balneario recién mencionado; la ubicación del puerto de aguas profundas es en esa zona, de acuerdo con la ley que se promulgó -si no me equivoco- el 7 de enero de 2013.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que se cumplió el objetivo por el cual los invitados fueron convocados. Queda un tema pendiente -y sobre el que se consultó al señor Ministro- que tiene que ver con la audiencia que tuvo esta Comisión con la Fundación Amigos de las Lagunas Costeras de Rocha donde se planteó, particularmente, el tema del puente de la laguna Garzón. Tengo entendido que la Comisión solicitó al Ministerio un informe por escrito al respecto.

SEÑOR MINISTRO.- Así es; está siendo elaborado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esperamos, entonces, el envío de dicho informe y luego veremos si es necesario intercambiar opiniones.

Agradecemos su presencia en la tarde de hoy y, como siempre, estamos a las órdenes.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 19 y 13 minutos.)

“Material proporcionado por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas"